Gianni Lora Lamia

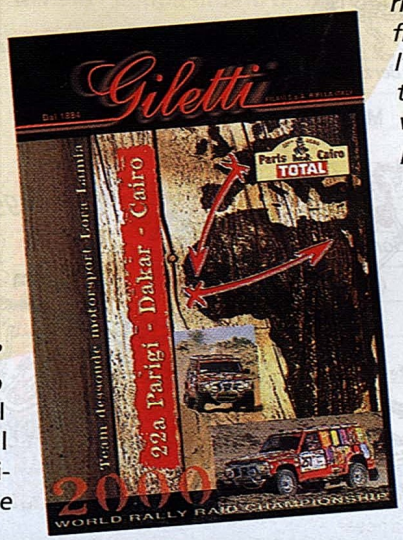
Il Piemonte si è confermato terra di appassionati d'Africa anche in occasione della più recente maratona desertica dove il primo equipaggio italiano era formato da un pilota piemontese navigato da un copilota ligure. Ecco alcuni aspetti dell'edizione del 2000, giunta all'ombra delle piramidi d'Egitto, non senza colpi di scena.

DI STEFANO COSSETTI FOTOGRAFIE SOLDANO-DPPI

PASSANDO PER DAKAR...

In questa pagina, primo piano per Gianni Lora Lamia alla Parigi-Dakar-Il Cairo 2000, una gara dalla quale il piemontese si aspettava qualcosa in più. Sotto il titolo, il frontespizio della "brochure" realizzato dal pilota piemontese, di concerto con l'appassionato sponsor tessile biellese che ha appoggiato il programma nel "tout terrain".

Il mestiere del giornalismo non è fatto soltanto di cronaca vissuta in diretta, dove gli avvenimenti accadono e si consumano. La professione del giornalista richiede altre capacità. Ad esempio, quella di raccogliere le testimonianze. Facendo parlare i protagonisti. Catturando le sensazioni ed i ricordi scaturiti da fatti, avventure od esperienze in terre lontane. È il caso della Parigi-Dakar-Il Cairo, uno degli eventi motoristici più famosi del mondo. Carico di fascino e contraddizioni. Ricco di colpi di scena. Ed anche di inquietanti risvolti di ordine politico. Come è accaduto in modo molto plateale nell'edizione del 2000. La cronaca della maratona africana, terminata il 23 gennaio in Egitto, è davvero ricca di eventi. Ed infatti, l'intervista con il biellese Gianni Lora Lamia, dieci partecipazioni alle spalle, con un 14° posto nel '99 ed il 29° quest'anno, corre tutta su un filo che divide in modo sottile la cronaca della corsa, con tutti i suoi aspetti di profilo tecnico e agonistico, dalle sensazioni personali, unite alle indubbie soddisfazioni che solo chi riesce a vedere il traguardo finale può provare. «*È chiaro che la 29° posizione finale non può soddisfare*» - dice subito il biellese, quasi a liberare il campo da qualsiasi equivoco - «*considerate che dopo la quarta tappa stavamo rimontando ed eravamo già in 14ª posizione. Poi c'è stato un problema all'alternatore che ci ha costretto ad una sosta di alcune ore, in attesa che arrivasse il camion di assistenza. Siamo precipitati in 62ª posizione. Da quel giorno in poi siamo sempre risaliti, fino alla 29ª posizione finale. Con il rammarico dell'annullamento delle cinque tappe in Niger, dove contavamo di guadagnare importanti posizioni, grazie alle caratteristiche del percorso, favorevoli al nostro mezzo. Credo si sarebbe potuto concludere nei primi dieci. Un vero peccato*». Rimane la soddisfazione del fatto che Gianni Lora Lamia e Roberto Di Persio sono stati i primi due italiani al traguardo. Aggiungiamo noi... «*Certo. È fuori di-*



scussione che il risultato è comunque importante. La squadra francese Dessaude, alla quale la Nissan si appoggia per la partecipazione al Mondiale Tout Terrain, ha acquisito nuova esperienza, individuando dei punti critici: in alcune prove nel deserto libico, dove si correva ad una certa quota, abbiamo patito dei cali di potenza che neanche i tecnici della Casa giapponese si aspettavano».

Senta, per chi ancora non lo sapesse, a prescindere dal fatto che nel 2000 lei è stato il migliore italiano al traguardo, e considerando che i suoi primi approcci con la maratona africana risalgono alla fine degli Anni Ottanta al volante dei camion, ci spiega cosa ci fa una coppia italiana in una squadra francese assistita ufficialmente dalla Nissan?

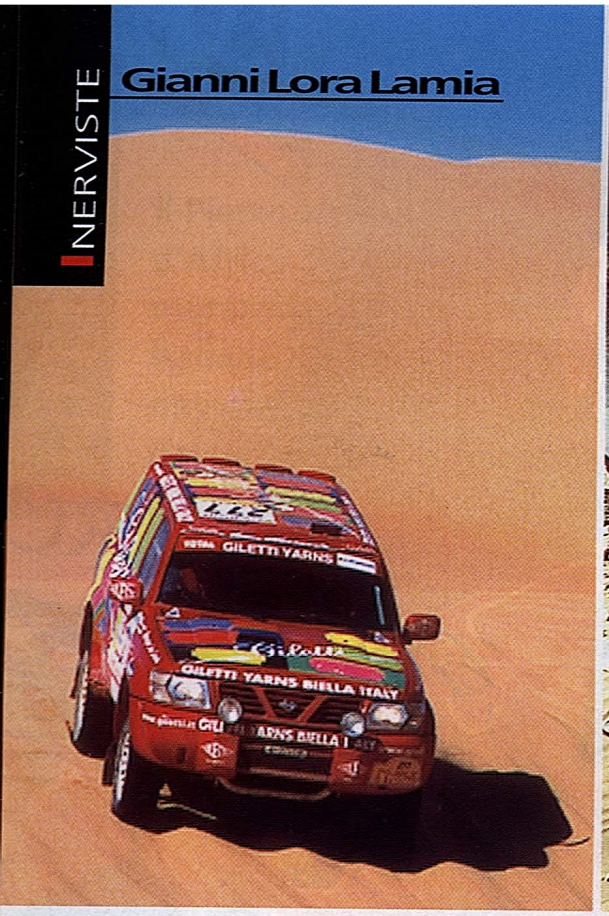
«Tutto ha avuto inizio nel '92. Avevo deciso di chiudere con i camion di assistenza in quanto, se non corri per vincere quella categoria, va a finire che la gara africana diventa davvero noiosa e dispendiosa dal punto di vista della fatica fisica. Pertanto, acquistammo una Nissan Terrano della classe T1 e per tutta la gara combattemmo per la 2ª/3ª posizione. Terminammo sul terzo gradino del podio. Per la Nissan si trattò di un arrivo in parata: tre auto ai primi tre posti».

Possiamo quindi parlare di riconoscimento al merito sportivo?

«Fu certamente un risultato molto utile. Poi, è chiaro che, a sostegno del nostro programma, abbiamo trovato uno sponsor molto importante, il cui impegno è scaturito soprattutto grazie alla passione dell'industriale biellese Emilio Giletti, già sponsor, nel '99, di Piero Liatti nel Mondiale Rally. Abbiamo curato molto l'immagine della nostra auto e devo ammettere che il risultato cromatico è stato molto efficace: abbiamo riprodotto le rocche dei filati, multicolori. Il commendator Giletti è stato molto chiaro: ci ha chiesto di fare sempre meglio. Del resto, lui è un uomo di sport: nel suo passato motoristico c'è stata anche la Maserati Formula Uno, negli Anni Cinquanta, assieme alla Mille Miglia. Siamo partiti con la classe T1, nel '99 abbiamo gareggiato nella classe T3 con il modello precedente della Nissan Patrol, per arrivare alla versione del 2000, con carrozzeria completamente in fibra di carbonio: rispetto al modello in lamiera, con tutti gli alleggerimenti operati, abbiamo risparmiato 380 chilogrammi. La macchina ha confermato il suo potenziale. Non siamo ancora al livello di competitività della Mitsubishi, più veloce nei tratti sabbiosi, anche grazie alle sospensioni indipendenti, però il nostro potenziale è attorno alla 7ª/8ª posizione. Henry Pescarolo, il nostro compagno di squadra, è giunto nono assoluto».

Senta, lei vive e lavora nella provincia biellese, precisamente a Trivero, dove si occupa di automobili, nell'officina e »»

Gianni Lora Lamia



carrozzeria impiantata da suo padre. Lei proviene da un territorio indubbiamente a forte "vocazione" motoristica, abituato a convivere con i rally ed il fuoristrada. Forse ci sarà qualcuno che vorrebbe gli fosse spiegato quali sono le mansioni del navigatore nelle gare di Tout Terrain ed in cosa differiscono da quelle di un copilota di rally.

«Innanzi tutto, nei rally raid non si effettuano le ricognizioni: l'organizzatore consegna un road book uguale per tutti. Non ci sono pertanto note "personalizzate " neanche specifici riferimenti. Diciamo che per quanto riguarda i tratti di navigazione a vista, più il mezzo è veloce, e più importante diventa il ruolo del navigatore: diciamo che la sua presenza raddoppia le attenzioni. In sostanza, quattro occhi sono meglio di due. Capita che a volte il navigatore ti segnali un pericolo che in realtà non c'è ma, credetemi, è meglio mollare il gas una volta in più che una volta in meno... Quest'anno sono arrivato sul luogo dell'incidente più grave della corsa: quattro auto sono volate su una duna con la cresta "secca": un volo terribile. Il portoghese Joao Manuel Luz, copilota di Carlos Sousa, ha gli arti inferiori paralizzati. I medici non sono per nulla ottimisti. Con i portoghesi viaggiavano altre tre auto: quelle di Prieto, Shinozuka e De Mevius, mio compagno di squadra. Tutti hanno riportato delle serie conseguenze vertebrali. E tanta paura: perché dopo essere volati temevano di venire travolti da chi sopraggiungeva. Mi è stato chiesto da più parti se si poteva evitare... io dico soltanto che le prime sei auto, quelle appartenenti alla prima batteria (il regolamento prevede partenze di sei auto alla volta) forse hanno seguito le tracce delle moto: i centauri hanno più visibilità. Sono più agili. Forse sono riusciti ad evitare la trappola».

Sono indubbiamente fatti drammatici che quando accadono scuotono la coscienza e provocano indubbiamente degli interrogativi pesanti sul senso della corsa. Ma è chiaro che se ci si dovesse porre dei limiti soprattutto nella massacrante maratona africana, a quel punto qualsiasi pretesto per vivere pienamente un'avventura andrebbe soppresso. La Parigi-Dakar è questa. Con tutto il suo fascino e il suo rischio. Chi la accetta lo deve fare fino in fondo. Ed infatti...

Possiamo farle la domanda ormai classica: è stato contagiato anche lei dal "mal d'Africa"?

«Direi proprio di sì. Nonostante tutto. Nonostante gli incidenti e le difficoltà che ti fanno venire voglia di dire basta,

La Nissan Super Patrol GR T3 di Lora Lamia-Di Persio. La carrozzeria in fibra di carbonio è stata realizzata con tecniche di derivazione aerospaziale.

Dall'estrema sinistra, tre situazioni completamente diverse: la discesa da una duna, un passaggio su una pietraia in uno scenario quasi lunare e all'uscita da un tratto ricco di vegetazione. Ovunque si nascondono difficoltà e insidie che solo l'esperienza riesce a fronteggiare. A destra, l'equipaggio in posa prima della partenza dall'Italia. Molto curati i dettagli cromatici dei mezzi. Sotto, sventola il tricolore all'arrivo.

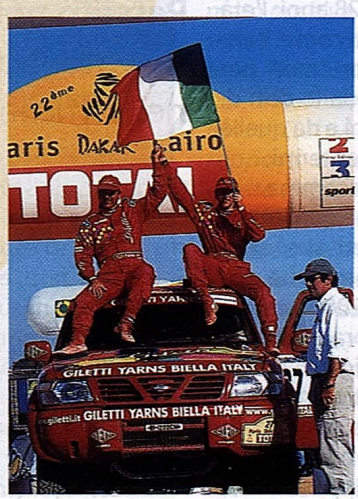
quando sei a casa, un po' alla volta il desiderio ritorna. La Parigi-Dakar è il raid più classico e più famoso ma non è l'unico. Per fortuna ve ne sono altri. Aspettare un anno intero sarebbe davvero troppo. E così, dopo la lunga maratona di inizio anno, ti ritrovi a pensare all'impegno che seguirà, al Rally di Tunisia, ad esempio. Perché l'Africa regala delle sensazioni molto forti. Irrinunciabili. Anche se a volte, quando sei in gara, ti assale il desiderio di fermarti per ammirare il paesaggio che ti circonda. Ma sai che non lo puoi fare. E allora, sogni comunque l'arrivo, meglio se a Dakar: perché secondo me è il traguardo più classico e più vero della gara africana. Gli altri, compreso l'arrivo in Egitto di quest'anno all'ombra delle piramidi, non trasmettono il fascino che solo l'Oceano Atlantico è in grado di trasmettere: ricordate ancora la prova speciale finale sulla spiaggia di Dakar, tra gli spruzzi della risacca? Nulla a che vedere con altre esperienze: dal traguardo a Città del Capo, fino al ritorno a Parigi. La gara è nata come Parigi-Dakar e come tale, mi auguro, possa continuare. Del resto, le aperture delle relazioni con la Libia consentono di immaginare un percorso che in terra d'Africa ora può iniziare in Tunisia. Poi, dopo la Libia, ci potrà essere il Niger: quest'anno non ci siamo andati soltanto perché la Francia aveva deciso di non esserci. In proposito, noi piloti ci siamo sentiti presi in giro. Le voci di possibili attentati? Non c'era nulla di vero. Già da quando eravamo a Dakar, il 6 gennaio, si diceva che non saremmo entrati in Niger... ed il fatto che sia stato allestito un ponte aereo così costoso e complicato in così breve tempo la dice lunga sulle ragioni alla base dell'annullamento dell'attraversamento del Niger...».

Parlavamo in precedenza della buona tradizione che la provincia biellese ha maturato nel campo del Tout Terrain, anche grazie all'impegno di "Meme" Gubernati. Ma ci sembra che in genere tutto il Piemonte abbia un po' di vocazione per le maratone africane...

«Infatti, quest'anno alla Parigi-Dakar-Il Cairo c'era anche un'altra vecchia conoscenza: Franco Germanetti, purtroppo costretto al ritiro a metà gara a causa della rottura della coppa dell'olio».

Anche in Piemonte c'è continuità tra la carriera nei rally e i rally-raid, come avvenuto in Veneto con Miki Biasion?

«Direi che il caso più classico è quello di Tony Carello, il quale, dopo essere stato un forte rallysta, è passato ai rally-raid. Purtroppo per lui, ha scelto una Chevrolet Pick-up molto potente e poco affidabile. Nei rally-raid si sviluppano alte velocità per lunghi tragitti e quindi la filosofia della corsa cambia in modo sensibile rispetto ai rally, che però sono un ottimo punto di partenza per quanto riguarda l'attitudine al controllo del mezzo, sviluppata dal pilota».



Non le chiediamo se tornerà in Africa perché sarebbe una domanda banale. Ma, considerata la sua esperienza, cosa si aspetta dal futuro della corsa africana, dal momento che siamo certi lei sarà ancora al via anche nelle prossime edizioni?

«Spero in un aumento della promozione televisiva grazie all'ingresso annunciato di alcune importanti Case automobilistiche tra le quali Audi e Volkswagen. Per quanto riguarda i "buggy", come quello di Schlesser che ha vinto, credo si vada verso la loro messa al bando. C'è già nell'aria l'intenzione di obbligare una zavorra di 200 chilogrammi a partire dalla prossima gara del Mondiale Tout Terrain. È chiaro che le Case pretendono un ritorno in termini di risultati».

Quali sono le sue prossime gare?

«Italia e Tunisia: vale a dire, Italian Baja a Pordenone e Rally Atlas. Dobbiamo proseguire nella messa a punto. Perché la mente è già rivolta alla "Pa-Dak" del 2001». ■